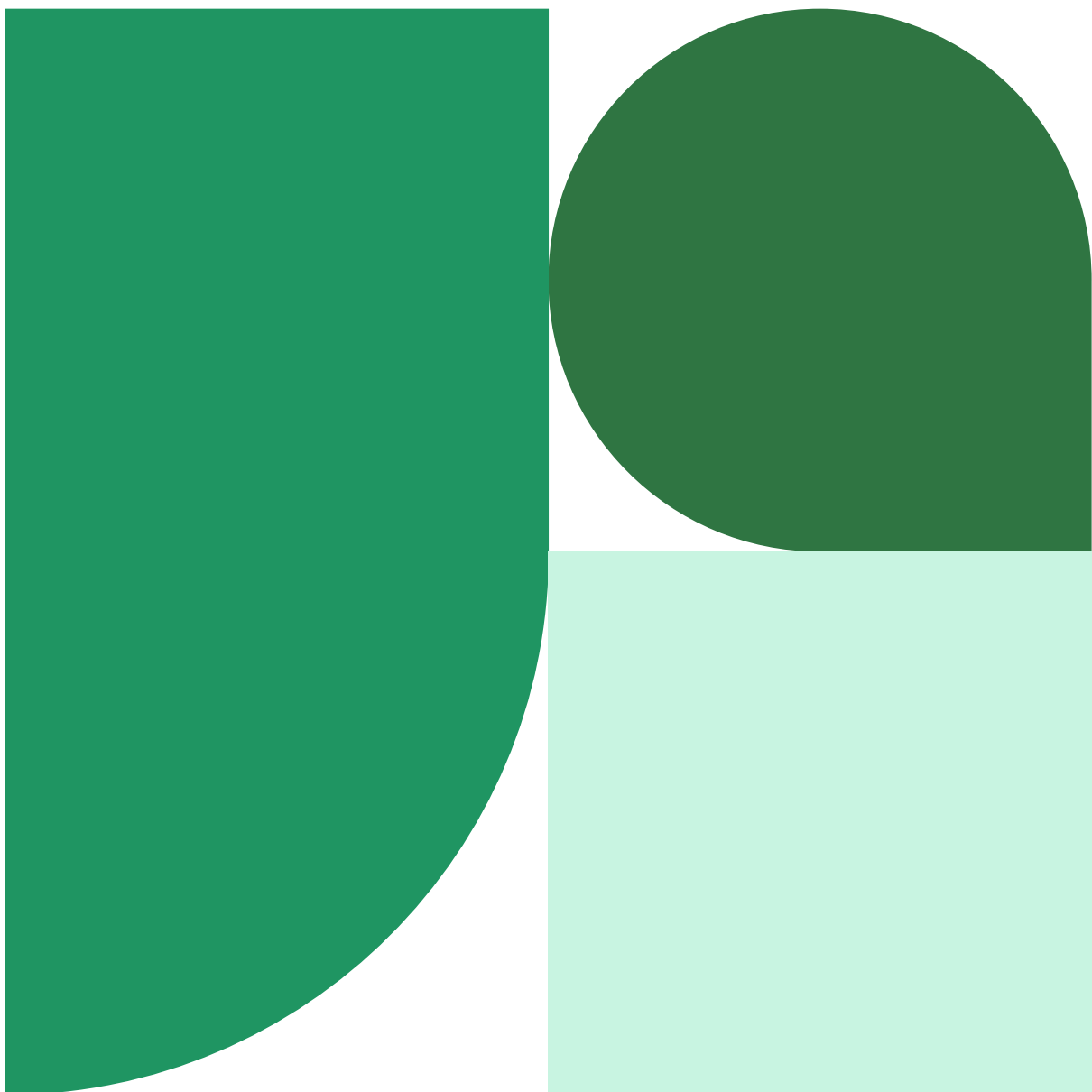




Vestfold
FYLKESKOMMUNE

01.09.2026

Fagrappport kollektiv- transport



Innhold

1. Innledning	2
1.1. Rolle og ansvar.....	3
2. Et bærekraftig transportsystem.....	4
3. Begrepsbruk og avgrensninger	6
4. Dagens situasjon, utfordringer og muligheter.....	9
5. Hvordan får vi det til?	12
6. Utvalgte prinsipper for tilbudsutvikling.....	15
7. Strategier fylkeskommunen jobber etter	20
8. Prioriteringsdilemmaer	23
9. Forslag til innsatsområder.....	26
10. Krav og føringer for arbeidet	27

1. Innledning

Kollektivtransporten spiller en avgjørende rolle i utviklingen av et bærekraftig, tilgjengelig og effektivt mobilitetssystem i Vestfold. Endrede reisemønstre, befolkningsvekst, klima- og miljøutfordringer samt økte krav til tilgjengelighet og brukervennlighet stiller nye forventninger til hvordan mobilitet planlegges og tilbys. Samtidig er kollektivtransporten et viktig virkemiddel for å nå nasjonale og regionale mål om reduserte klimagassutslipp, nullvekst i personbiltrafikken i byområdene og økt samfunnsdeltakelse for alle innbyggere.

Denne fagrapporten er utarbeidet som et kunnskapsgrunnlag og vedlegg til Regional mobilitetsplan for Vestfold. Formålet med rapporten er å gi en samlet og faglig forankret beskrivelse av dagens kollektivtilbud, utviklingstrekk, utfordringer og rammebetingelser for videre utvikling av kollektivtransporten og mobilitet i fylket. Rapporten skal bidra til et mer helhetlig og langsiktig arbeid med kollektivtransporten, og gi et tydelig grunnlag for prioriteringer, innsatsområder og tiltak i mobilitetsplanen.

Vestfold fylkeskommune har ansvar for den lokale rutegående kollektivtransporten innenfor fylket, samt et lovpålagt ansvar for å organisere og finansiere skoleskyss. Kollektivtransporten inngår som en sentral del av det samlede mobilitetssystemet, i samspill med gange, sykkel, tog og bil. Hvordan kollektivtilbudet utvikles, påvirkes av blant annet arealbruk, befolkningssammensetning, økonomiske rammer, teknologisk utvikling og politiske føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Rapporten beskriver status for kollektivtilbudet i Vestfold, etterspørsel og bruk, kundebehov og sentrale prinsipper for tilbudsutvikling. Den bygger på tilgjengelig statistikk, analyser, erfaringer fra drift og planlegging, samt relevante nasjonale og regionale føringer. Perspektivet er langsiktig, men rapporten legger også til grunn at kollektivtilbudet er i kontinuerlig utvikling og må tilpasses både kortsiktige endringer og langsiktige mål.

Et sentralt utgangspunkt for arbeidet er at utviklingen av kollektivtransporten må ses i sammenheng med areal- og samfunnsutviklingen. For å lykkes med å gjøre kollektivtransporten til et reelt og konkurransedyktig alternativ til privatbil, kreves en helhetlig virkemiddelbruk og tett samspill mellom fylkeskommune, kommuner, statlige myndigheter og øvrige aktører. Denne fagrapporten skal bidra til en felles forståelse av utfordringsbildet og legge et faglig grunnlag for videre samarbeid om utviklingen av fremtidens mobilitet i Vestfold.

Til tross for høye ambisjoner, er kollektivtransporten i Vestfold i dag under sterkt økonomisk press. Nye busskontrakter har økt kostnadene med om lag 134 millioner kroner årlig, tilsvarende rundt 26 prosent. Fylkeskommunen er i en krevende økonomisk situasjon. Uten økonomisk drahjelp fra staten, må kollektivtilbudet kuttes og billettprisene økes, noe som vil dreie transporten enda mer i personbiltrafikkens favør og gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet. Med begrensede midler, er hvordan ressursene skal brukes for å få best mulig effekt og måloppnåelse viktigere enn noen gang.

1.1. Rolle og ansvar

Fylkeskommunen har et bredt ansvar som omfatter både tradisjonell kollektivtransport og utvikling av helhetlig mobilitet. Rollen innebærer å planlegge, utvikle og drive et driftssikkert, effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud for innbyggerne. Samtidig setter fylkeskommunen tydelige mål for hvordan mobilitetstilbudet skal utvikles i tråd med regionale strategier for klima, arealbruk og transport. Gjennom sitt helhetlige ansvar kan fylkeskommunen også legge til rette for innovasjon og utvikling av nye mobilitetsløsninger, slik at kollektivtilbudet i større grad kan bidra til «hele reisen» – ikke bare selve busstransporten.

Målet er å tilby innbyggerne et velfungerende, tilgjengelig og kostnadseffektivt mobilitetstilbud, samt å ivareta lovpålagte oppgaver som skoleskyss på en hensiktsmessig måte. Fylkeskommunen skal også bidra til en mer miljøvennlig og bærekraftig transportutvikling i regionen.

Ved inngåelse av nye kontrakter for kollektivtransport, eller ved fornyelse av eksisterende avtaler, skal dette som hovedregel skje gjennom konkurranseutsetting.

Vestfold fylkeskommune har ikke som formål å skape økonomisk overskudd i forbindelse med kollektivtrafikken, men skal sikre effektiv drift og god samordning av kollektivtilbudet i Vestfold. Inntekter som kommer inn via billettsalg skal komme kollektivtrafikken til gode.

2. Et bærekraftig transportsystem

Nullvekst og utslippsfri kollektivtransport som premiss

Nullvekstmålet ligger til grunn for utviklingen av transportsystemet i byområdene, og innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er forankret i både klima- og kapasitetsutfordringer, og reflekterer at økt veikapasitet ikke er en bærekraftig løsning på framtidig transportbehov.

Kollektivtransporten har en nøkkelrolle i å håndtere forventet befolkningsvekst og økt transportetterspørsel. Samtidig skal utslippene reduseres. Dette innebærer at kollektivsystemet både må skaleres og omstilles.

Vestfold har over tid gjennomført en målrettet omstilling mot mer miljøvennlig drift. Med en helelektrisk bussflåte fra 2026 vil kollektivtrafikken være utslippsfri i drift. Dette styrker kollektivtransportens rolle som et sentralt virkemiddel for å nå regionale klimamål.

Samordnet areal- og transportutvikling

Arealbruk er en grunnleggende premissgiver for kollektivtransportens markedsgrunnlag. Tett og konsentrert utvikling, særlig i tilknytning til knutepunkter og hovedakser, er avgjørende for å realisere et effektivt og konkurransedyktig kollektivtilbud.

Kollektivtransporten må innlemmes tidlig i planprosesser for nye utbyggingsområder. Samtidig må utviklingen av kollektivtilbudet ses i sammenheng med overordnede arealstrategier. Dette forutsetter tett samspill mellom forvaltningsnivåer og sektorer.

Utviklingstrekk som reduser bilavhengigheten i befolkningen, spesielt blant yngre og eldre grupper, understøtter behovet for en areal- og transportpolitikk som legger til rette for kollektivtransport, gange og sykkel. Samordnet virkemiddelbruk er en forutsetning for å oppnå ønsket effekt.

Rammebetingelser for transportmiddelvalg

Kollektivtransportens konkurransekraft påvirkes i stor grad av rammebetingelsene for bilbruk, særlig knyttet til parkering. Høy parkeringsdekning og lave kostnader bidrar til å opprettholde høy bilandel, også der kollektivtilbudet er godt. For å styrke kollektivtransportens posisjon må utvikling av tilbudet kombineres med tiltak som regulerer bilbruk. Dette omfatter blant annet parkeringspolitikk, eventuelle bompenger, arealstrategier og prioritering av areal i sentrumsområder. Uten en helhetlig virkemiddelbruk vil effekten av investeringer i kollektivtransport være begrenset.

Effektiv ressursutnyttelse og samordning mellom kommune, fylkeskommune og stat

Økt transportetterspørsel stiller krav til mer effektiv utnyttelse av eksisterende ressurser. Det bør legges til rette for bedre samordning av dagens transporttilbud. Offentlige transportordninger som skoleskyss, pasientreiser og tilrettelagt transport benytter i stor grad felles kapasitet. Det er et potensial for økt samordning, som kan gi bedre kapasitetsutnyttelse og reduserte kostnader. Videre bør det vurderes hvordan eksisterende tilbud i større grad kan åpnes for flere brukergrupper. Erfaringer fra pilotprosjekter vil være viktige for videre utvikling.

Prioritering og fremkommelighet

Effektiv utnyttelse av transportsystemet forutsetter prioritering av kollektivtrafikken. Fremkommelighet og forutsigbar reisetid er avgjørende for kollektivtransportens attraktivitet og konkurransekraft. Tiltak som kollektivfelt, signalprioritering og andre fremkommelighetstiltak bidrar til mer stabile kjøretider og bedre regularitet. Dette gir økt kvalitet for de reisende og mer effektiv drift.

Utvikling av infrastruktur og trafikkregulering må understøtte kollektivtransportens rolle. Sammen med arealstrategier og restriktive tiltak for biltrafikk, legger dette grunnlaget for et mer bærekraftig og kapasitetssterkt transportsystem.

3. Begrepsbruk og avgrensninger

Denne fagrapporten er utarbeidet som et kunnskapsgrunnlag og vedlegg til Regional mobilitetsplan for Vestfold. Formålet er å gi en samlet beskrivelse av kollektivtilbudet i fylket, utviklingstrekk, utfordringer og viktige rammebetingelser for videre utvikling av mobilitetssystemet/kollektivtilbudet.

Rapporten skal bidra til økt langsiktighet i arbeidet med å utvikle et velfungerende kollektivtilbud i Vestfold. Samtidig skal den gi et faglig grunnlag for beslutninger om hvordan mobilitetsløsninger kan bidra til å møte transportbehovene i regionen, gi innbyggerne gode reisemuligheter og støtte opp under nasjonale og regionale mål om reduserte klimagassutslipp.

Fylkeskommunen har ansvar for lokal rutegående kollektivtransport innenfor fylket. I tillegg har fylkeskommunen et eget, lovpålagt ansvar for å organisere og finansiere skoleskyss i henhold til «Opplæringslova». Fylkeskommunen planlegger, utvikler og følger opp kollektivtilbudet i tråd med politiske mål, prioriteringer og økonomiske rammer.

Kollektivtransporten inngår som en viktig del av det samlede mobilitetssystemet i Vestfold. Samspillet mellom kollektivtransport, gange, sykkel og bil påvirkes av flere faktorer, blant annet arealutvikling, befolkningsvekst, parkeringspolitikk og framkommelighet i transportsystemet. "Vårt Vestfold- regional arealplan" og andre regionale og nasjonale planer legger viktige føringer for utviklingen av transportsystemet og for hvordan transportbehovet skal løses på en mer bærekraftig måte.

Fagrapporten beskriver utviklingen i kollektivtilbudet, etterspørsel etter transport, kundebehov og sentrale prinsipper for utvikling av rutetilbudet. Rapporten bygger på analyser, statistikk og erfaringer fra drift og planlegging av kollektivtrafikken i Vestfold.

Perspektivet i fagrapporten er langsiktig og må ses i sammenheng med den regionale mobilitetsplanen og andre overordnede planer og mål.

I rapporten er det brukt en del begreper som er forklart i tabellen under.

Begrep	Forklaring
Mobilitet	Hvordan mennesker forflytter seg i hverdagen, for eksempel med buss, tog, sykkel, til fots eller bil
Mobilitetssystem	Hele samspillet mellom transportmidler, infrastruktur, informasjon og betaling
Helhetlig mobilitet	Når ulike transportformer ses i sammenheng og fungerer som ett system.
Kollektivtransport	Transporttilbud som er åpent for alle, som buss og tog
Kollektivtilbud	Det samlede rutetilbudet med buss og tog i et område
Kollektivandel	Andelen reiser som gjøres med kollektivtransport
Kollektivproduksjon	Omfanget av kollektivtilbudet, målt i for eksempel antall avganger eller rutekilometer

Nullvekstmålet	Målet om at all vekst i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange – ikke med flere bilreiser
Personbiltrafikk	Reiser som gjøres med privatbil
Nullutslippsløsninger	Transportløsninger uten utslipp av klimagasser i drift, for eksempel elektriske busser
Klimaeffekt	Hvordan et tiltak påvirker utslipp av klimagasser
Hovedlinje	Busslinje med mange avganger som knytter sammen viktige reisemål
Bylinje	Busslinje som trafikkerer innenfor et byområde
Frekvens	Hvor ofte et kollektivtilbud går, for eksempel hvert 10. eller 15. minutt
Regularitet	Hvor stor andel av avgangene som faktisk blir kjørt som planlagt
Punktlighet	Hvor ofte buss eller tog går til planlagt tid
Reisetid	Tiden det tar å komme seg fra start til mål, inkludert gange og bytte
Overgang (bytte)	Når en reise fortsetter med et annet transportmiddel eller en annen linje
Tilbringertransport	Transport som bringer reisende til tog eller hovedlinjer, ofte buss eller gange
Framkommelighet	Hvor raskt og forutsigbart kollektivtransporten kommer frem i vegnettet
Framkommelighetstiltak	Tiltak som skal gi buss eller tog bedre fremdrift, for eksempel kollektivfelt eller signalprioritering
Knutepunkt	Sted der flere transportformer møtes, for eksempel togstasjon eller bussterminal
Knutepunktsutvikling	Utvikling av boliger, arbeidsplasser og tjenester rundt knutepunkt
Fortetting	Når man bygger tettere i byer og tettsteder i stedet for å spre utbyggingen
Arealplanlegging	Planlegging av hvordan arealer brukes til bolig, næring, transport og tjenester
Samordnet areal- og transportutvikling	Når arealbruk og transport planlegges sammen for å redusere transportbehov og bilbruk
Universell utforming	Utforming som gjør at alle kan bruke tilbudet, også personer med funksjonsnedsettelse
Skoleskyss	Lovpålagt transport for elever til og fra skole
TT-transport	Tilrettelagt transport for personer som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport

Samordnet transport	Når ulike offentlig finansierte transportordninger sees i sammenheng og utnytter samme ressurser
Delingstjenester	Transporttjenester som deles mellom flere, for eksempel bildeling eller bysykler
Mikromobilitet	Små og lette transportmidler, som elsparkesykler og elsykler.
Digitale mobilitetsløsninger	Digitale verktøy for å planlegge, betale og få informasjon om reisen
Datadrevet planlegging	Når beslutninger tas basert på analyser av data og faktiske reisevaner
Markedsgrunnlag / etterspørsel	Hvor mange som har behov for og bruker et transporttilbud
Samfunnsnytte	Den samlede nytten et tiltak gir for samfunnet, for eksempel for miljø, tilgjengelighet og økonomi
Mobilitetspunkt	Et knutepunkt der flere transportformer og tjenester er samlet på ett sted

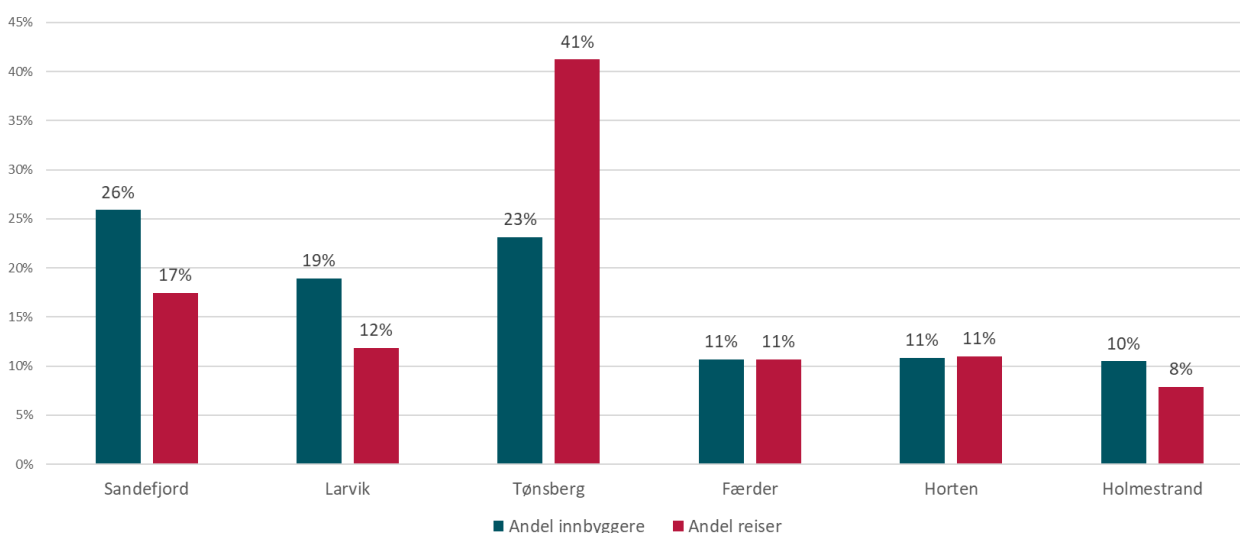
4. Dagens situasjon, utfordringer og muligheter

Det lokale kollektivtilbudet i Vestfold omfatter en årlig produksjon på om lag 11 millioner rutekilometer, levert av cirka 212 rutesatte busser. Omtrent 80 prosent av produksjonen består av ordinære ruter, mens skoleruter utgjør resterende tilbud.

Tilbudet er best utviklet på østsiden av E18, der byområdene betjenes av pendellinjer med frekvens mellom 10 og 30 minutter. Utenfor hovedtraséene suppleres tilbudet med servicelinjer med et begrenset antall daglige avganger. På kveldstid og i helger reduseres tilbudet i hele fylket. Regionruter dekker områdene utenfor de største byene, mens stamrutene binder byene sammen og fungerer som et supplement til togtilbudet. På vestsiden av E18 domineres kollektivtilbudet i hovedsak av tilbud innrettet for å dekke lovpålagt skoleskyss og/eller åpne skoleruter.

Tønsberg og Færder står samlet for over halvparten av alle kollektivreiser i Vestfold. Dette skyldes en høy arealutnyttelse langs sentrale kollektivakser, et godt utbygd rutetilbud med høy frekvens, betydelig arbeidsinnpendling samt flere store skoler og arbeidsplasser. Sandefjord har en andel på 17 prosent av reisene, Larvik 12 prosent, Horten 11 prosent og Holmestrand 8 prosent.

Andelen kollektivreiser i Tønsberg er over 40 prosent av fylkets kollektivreiser, mens kommunen kun har 23 prosent av fylkets innbyggere. Dette innebærer et høyt antall kollektivreiser per innbygger. I motsatt ende finner vi Sandefjord og Larvik, hvor andelen kollektivreiser er betydelig lavere enn innbyggerandelen. I Færder, Horten og Holmestrand ligger andelen kollektivreiser omtrent på nivå med befolkningsandelen.



Aldersgruppen 16–66 år står for 28 prosent av kollektivreisene i fylket. Barn og unge mellom 6 og 15 år utgjør 26 prosent, mens honnørreisende over 67 år står for rundt 11 prosent av reisene.

Andelen yrkesaktive reisende er dermed relativt lav sett opp mot potensialet. Dette indikerer at kollektivtilbud i begrenset grad er førstevalget for arbeidsreiser i store deler av fylket.

Demografiske utviklingstrekk i Vestfold - både mulighet og utfordring

Vestfold har en sammensatt demografisk utvikling som påvirker både transportbehov og forutsetningene for et attraktivt og effektivt kollektivtilbud. Befolkningen er i hovedsak konsentrert i kystnære by- og tettstedsområder langs E18-korridoren, med særlig tyngde i kommunene Tønsberg, Færder, Sandefjord og Larvik. Samtidig har fylket også spredt bosetting og mindre tettsteder, særlig i randsonene og i områder med sterkere preg av distrikt. Denne geografiske variasjonen gir ulike mobilitetsbehov og stiller krav til differensierte løsninger innen kollektivtransporten.

Befolkningsveksten i Vestfold har vært moderat, men ujevnt fordelt. Veksten har i hovedsak kommet i byene og de største tettstedene, mens enkelte områder opplever stabil befolkning eller svak tilbakegang. Dette forsterker betydningen av å prioritere kollektivtilbudet der befolkningstettheten og reisegrunnlaget er størst, samtidig som fylkeskommunen har et ansvar for å sikre et grunnleggende mobilitetstilbud i hele fylket.

Alderssammensetningen i Vestfold er i endring. Som ellers i landet øker andelen eldre innbyggere, mens veksten i yrkesaktiv alder er mer begrenset. En aldrende befolkning gir økt behov for tilgjengelige, trygge og enkle transportløsninger, og stiller særlige krav til universell utforming, korte gangavstander, god informasjon og forutsigbar drift. Samtidig er kollektivtransporten et viktig virkemiddel for å motvirke utenforskap og sikre at eldre kan delta i samfunns- og hverdagsliv også etter at bilbruk ikke lenger er et alternativ.

Barn og unge utgjør en betydelig del av reisemarkedet i Vestfold, særlig gjennom skole- og utdanningsreiser. Skoleskyss og ordinære ruter tilpasset skolestart og -slutt er derfor en sentral del av kollektivtilbudet. Samtidig er ungdom og unge voksne en gruppe med stort potensial for økt kollektivbruk også utenom skole og studier, spesielt i byområdene. Reisevaner etablert i ung alder har stor betydning for fremtidig transportmiddelvalg, og et attraktivt kollektivtilbud kan bidra til mer biluavhengige reisemønstre over tid.

Vestfold har også en relativt høy andel yrkesaktive som pendler innenfor og på tvers av kommunegrensene, og både internt i fylket og mot naboregioner. Selv om pendlingen i dag i stor grad skjer med bil, gir demografiske og strukturelle forhold – som korte avstander mellom byene og utbyggingen av Vestfoldbanen – et betydelig potensial for overføring av arbeidsreiser til kollektivtransport. For å utløse dette potensialet er det avgjørende med konkurransedyktig reisetid, høy frekvens, god framkommelighet og sømløse overganger mellom buss og tog.

Samlet sett viser demografiutviklingen i Vestfold at behovet for mobilitet er mangfoldig og i endring. Befolkningskonsentrasjon i byområdene, aldrende befolkning, høyt omfang av skole- og pendlerreiser og geografiske forskjeller i bosettingen stiller krav til et fleksibelt, tilgjengelig og differensiert kollektivtilbud. Demografi er dermed en sentral premiss for prioriteringer i utviklingen av kollektivtransporten og det helhetlige mobilitetssystemet i fylket.

Veksten i lovpålagt skoleskyss- kostnaden og omfang

Elevmassen har tendens til mer krevende og omfattende transportløsninger enn tidligere, gjelder også nasjonalt. Endring i skoleruter gir utfordringer for en mest mulig effektiv og optimalisert skyss- tjeneste

Økningen i kostnadsveksten har fram til i dag utfordret budsjettrammen. Det innebærer at det er behov for økte budsjettrammer fremover gitt dagens utviklingstrekk i elevmassene. Samarbeid med skoleeiere, blant annet om skoletidene, vil være viktig. I første omgang vil dette gjelde de videregående skolene, og på sikt også grunnskolene. Estimer viser et behov for økt budsjettramme utover dagens nivå for å kunne tilby den lovpålagte skoleskyssen.

Foreslåtte tiltak:

- Prosjektet om fast pris med hjemkommunene
- Interne prioriteringer og gode avtaler med transportører
- Etablere en intern nemd for å følge opp særskilte elevtilfeller

Utvikling av tilbudet

For å gi rom for utvikling av tilbudet, og nå mål om økt kollektivbruk, er det behov for forutsigbare og flerårige økonomiske rammer. Investeringer som gir dokumentert effekt på kundeopplevelse, effektivitet og overgang fra bil til kollektiv må prioriteres. Videre bør det avsette utviklingsmidler til pilotprosjekter og testing av nye løsninger før fullskala implementering.

5. Hvordan får vi det til?

For å nå mål om økt kollektivandel, nullvekst i biltrafikken og et mer bærekraftig transportsystem, kreves en helhetlig og kunnskapsbasert tilnærming til utviklingen av kollektivtilbudet. Dette forutsetter tydelige prioriteringer, godt samspill mellom transportformer og en målrettet utvikling av både tilbud og infrastruktur.

Utviklingen av kollektivtransporten skal ta utgangspunkt i markedets behov. Kunnskap om reisevaner, etterspørsel og kundebehov er avgjørende for å utforme et tilbud som treffer riktig. Samtidig må rammebetingelser som organisering, finansiering og virkemiddelbruk understøtte ønsket utvikling.

Et velfungerende kollektivsystem bygger på tydelig rollefordeling mellom transportformene. Jernbanen utgjør ryggraden i transportsystemet, med høy kapasitet og raske forbindelser mellom byene og over lengre avstander. Bussens styrke ligger i fleksibilitet, flatedekning og evne til å tilpasse seg endringer i etterspørselen. Samspillet mellom buss og tog er avgjørende for å sikre et helhetlig og effektivt tilbud, der de ulike transportformene utfyller hverandre.

Utviklingen av Vestfoldbanen, med økt kapasitet, høyere frekvens og kortere reisetider, vil ytterligere styrke togets rolle i regionen. Samtidig forsterkes behovet for et busstilbud som både gir lokal mobilitet og fungerer som effektiv tilbringer til jernbanen. I byområdene vil høyfrekvente busslinjer kunne ivareta begge funksjoner, mens det i perioder med lavere etterspørsel vil være behov for tettere koordinering mellom buss og tog.

Knutepunktene er sentrale i dette samspillet. De binder transportsystemet sammen og skal legge til rette for enkle og effektive overganger mellom transportformer. Korte gangavstander, god tilgjengelighet og sømløse overganger er avgjørende for å gjøre kollektivtransporten attraktiv. Samtidig spiller knutepunktene en viktig rolle i by- og tettstedsutviklingen.

For å realisere potensialet i kollektivtransporten er det også avgjørende å sikre god fremkommelighet. Bussens konkurransekraft er avhengig av forutsigbare reisetider og effektiv framføring. Dette stiller krav til prioritering i vegnettet, blant annet gjennom kollektivfelt, signalprioritering og god tilrettelegging inn mot sentrale knutepunkter. Uten tilstrekkelig fremkommelighet vil bussens funksjon som et effektivt transportmiddel og som tilbringer til tog bli svekket.

Samlet sett forutsetter utviklingen av et attraktivt kollektivtilbud et tett samspill mellom markedstilpasning, infrastruktur, rollefordeling mellom transportformer og prioritering i transportsystemet.

Kollektivtransportens samfunnsrolle

Kollektivtransportens betydning i samfunnsutviklingen er større enn noen gang. Klima- og miljøutfordringer, arealpress i byene og behovet for sosial bærekraft gjør at mobilitet må løses på nye måter. Kollektivtransportens viktigste bidrag er å tilby effektiv mobilitet, med lave eller ingen utslipp, og som reduserer avhengigheten av privatbil.

Nasjonale føringer legger til grunn at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå klimamålene mot 2030 må utslippene fra

transportsektoren reduseres betydelig. Det krever både mindre bilbruk og overgang til utslippsfrie kjøretøy.

Kollektivtransporten er en sentral del av denne omstillingen – både gjennom elektrifisering av bussdriften og gjennom å ta en større del av transportveksten.

Kapasitet og arealbruk

Vestfold har et godt utbygd transportsystem, men vekst i befolkning og arbeidsplasser gir økt press – særlig i og rundt byene. Flere steder er veikapasiteten allerede høyt utnyttet. Erfaring viser at tradisjonell kapasitetsøkning gjennom veibygging ofte gir mer biltrafikk og ikke løser de langsiktige utfordringene.

For å unngå økte køer og framkommelighetsproblemer må vi utnytte eksisterende infrastruktur bedre. Dette krever prioritering av kollektivtrafikk, mer effektiv arealbruk og tettere samordning mellom areal- og transportplanlegging. Et godt kollektivtilbud handler ikke bare om busser og tog, men også om hvordan byer og veier legges til rette. Arealplanlegging, parkeringsrestriksjoner og tiltak som gir bussene bedre framkommelighet, må støtte opp under kollektivtilbudet. Når byer bygges tettere, holdeplasser plasseres nær der folk bor og jobber, og biltrafikken begrenses, blir det enklere for flere å velge kollektivt. Da kan kollektivtrafikken bli førstevalget fremfor bilen, med bedre miljø, mindre kø og mer effektive byer.

Kundebehov og teknologi

Kundens behov og forventninger er styrende for utviklingen av mobilitetstilbudet. Digitalisering, sanntidsinformasjon og datadrevne analyser gir nye muligheter til å utvikle mer treffsikre og fleksible løsninger. Integrerte mobilitetstjenester – der kollektivtransport, tog, mikromobilitet og delte løsninger ses i sammenheng – blir stadig viktigere.

Mobilitet handler ikke bare om transport, men om tilgjengelighet. Sømløs planlegging, enkel betaling og god informasjon er avgjørende for å senke terskelen for å velge kollektivt.

Nesten halvparten av de som reiser kollektivt kommer gående til holdeplassen. God tilrettelegging for gange til og fra holdeplasser og knutepunkter er derfor en grunnleggende del av mobilitetssystemet. Universell utforming bør være standard, ikke unntak, og løsningene må fungere like godt for alle brukergrupper.

Helhetlig mobilitet

Mobilitetssystemet må utvikles som én helhet. Sømløse overganger mellom buss og tog, effektive knutepunkter og god framkommelighet for bussene er avgjørende for konkurransekraften. Utbyggingen av Vestfoldbanen styrker regionens integrasjon i bo- og arbeidsmarkedet og stiller nye krav til samspill mellom tog og buss.

Samtidig må nye mobilitetsformer (mikromobilitet og delingsløsninger) vurderes og integreres der de gir merverdi – særlig i områder med lavt trafikkgrunnlag.

Innsikt og markedsorientert tilbudsutvikling

Innsikt i kundenes behov er sentralt for å drive markedsorientert tilbudsutvikling. Fylkeskommune samler informasjon om markedsbehov og bruker denne kunnskapen i tilbudsutviklingen. Av og til må det gjøres krevende avveininger: endringer som gir flertallet av reisende kan samtidig gi enkelte kunde grupper et svakere tilbud eller lengre gangavstand til nærmeste holdeplass.

Kundetilfredshet

Minimum 3 ganger pr. år kartlegger den nasjonale kollektivbarometer-undersøkelsen befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet og temaene som kartlegges er: Kollektivtilbudet, punktlighet, informasjon, personalets opptreden, trygghet og sikkerhet, komfort, kollektivtrafikkens rolle i samfunnet, valuta for pengene og befolkningstilfredshet.

Resultatene fra den nasjonale kollektivbarometer-undersøkelsen viser at den samlede befolkningstilfredsheten med kollektivtilbudet i Vestfold i 2025 er 58 prosent fornøyde, 22 prosent svarer «verken eller» og 20 prosent er misfornøyde. Dette plasserer Vestfold noe under landsgjennomsnittet (63 prosent) og i nedre del av fylkesrangeringen. Utviklingen de siste fem årene viser en svak nedadgående trend. Samlet tilfredshet («totalt») har gått fra 67 prosent i 2021 til 63 prosent i 2025. Nedgangen må ses i sammenheng med endringer i rammebetingelser, økte billettpriser, rutekutt, punktlighet og kapasitetsutfordringer, eldre materiell, samt økte forventninger til kollektivtilbudet.

Undersøkelsen gir også innsikt i hvilke kvalitetselementer som påvirker totaltilfredsheten mest. I 2025 er det særlig følgende områder som skårer høyt i Vestfold:

- **Trygghet og sikkerhet:** 80 prosent fornøyde
- **Personalets opptreden:** 78 prosent fornøyde
- **Kollektivtrafikkens rolle i samfunnet:** 78 prosent fornøyde
- **Komfort:** 66 prosent fornøyde

Dette indikerer at de menneskelige og opplevde kvalitetsdimensjonene i stor grad fungerer godt.

Kundetilfredshet må ses i sammenheng med fylkeskommunens overordnede mål om å utvikle et kunde- og markedsrettet tilbud og bidra til økt kollektivandel. Resultatene viser at grunnleggende kvaliteter som trygghet og personalets opptreden er godt ivaretatt, men at punktlighet, opplevd verdi for pengene og informasjon ved avvik er forbedringsområder med stor betydning for totalopplevelsen.

For å styrke kundetilfredsheten og bidra til måloppnåelse anbefales særlig fokus på:

- tiltak som bedrer framkommelighet og punktlighet
- tydeligere og mer proaktiv informasjon ved driftsavvik
- tiltak som øker opplevd verdi for pengene, enten gjennom kvalitetsforbedringer eller målrettet prispolitikk
- særskilte tiltak rettet mot yrkesaktive aldersgrupper

En systematisk oppfølging av kundetilfredsheten, kombinert med operasjonelle forbedringstiltak, er avgjørende for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft og nå nullvekstmålet i personbiltrafikken.

6. Utvalgte prinsipper for tilbudsutvikling

Enkelt å bruke, enkelt å forstå

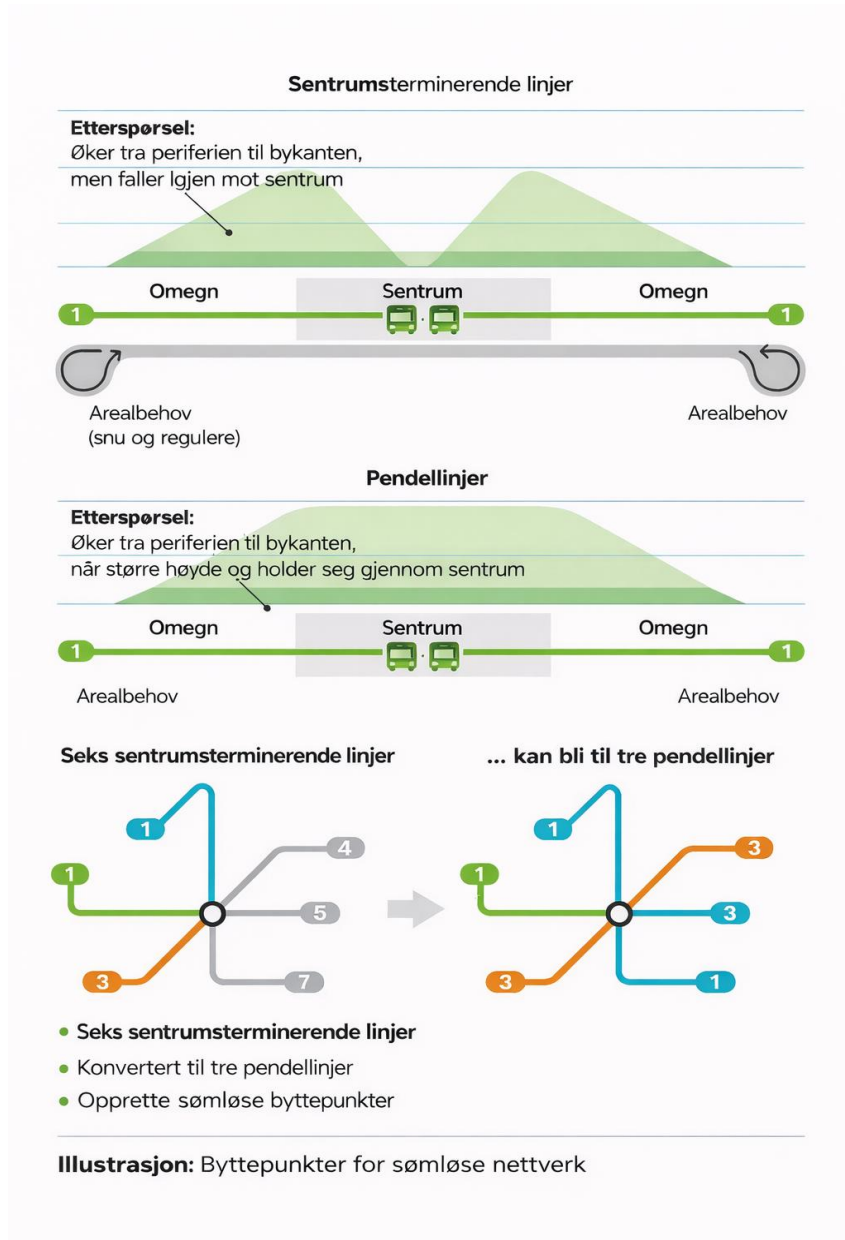
Enkelhet er en sterk driver for etterspørsel. Når kundene forstår rutetilbudet, bruker de kollektivtrafikk oftere. For fylkeskommunen gjør enkelhet planlegging, kundeinformasjon og trafikkavvikling lettere. Et komplekst tilbud er vanskelig å kommunisere. Forenkling skal gjennomføre Vestfold fylkeskommunes sin tilbudsutvikling.



Foto: Per Stian Johnsen

Høy frekvens

Mange avganger gjør at kollektivtrafikk blir et attraktivt og naturlig alternativ. Maksimal frekvens settes til 4 avganger per time (15-minutters rute) i markeder der kollektivtrafikken har best forutsetninger. For å oppnå høy frekvens med begrensede ressurser samles innsatsen på færre linjer, noe som kan bety at noen kunder får lengre vei til nærmeste holdeplass. På fellesstrekninger forsøkes rutene «taktet» slik at jevn frekvens oppnås. Eksempel: to linjer med halvtimesruter gir 15-minutters frekvens for kundene langs strekningen.



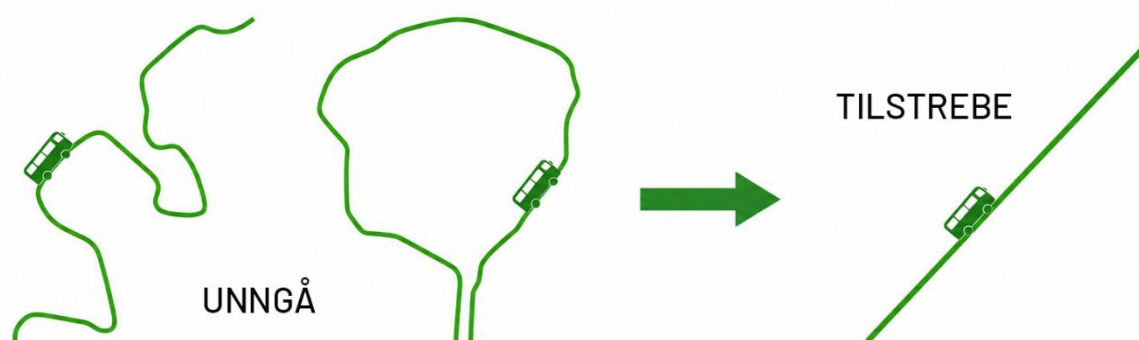
Illustrasjon: Viser byttepunkter for sømløse nettverk. Inspirasjon hentet fra TØI rapport 1526/2016)

Pendellinjer

Pendellinjer krever mindre areal i byttepunktene, hvor arealpresset ofte er høyt. Ved å legge om fra linjer som snur i sentrum til linjer som pendler gjennom sentrum og snur i endene av pendelen oppnår man:

- Forbedre reisemulighetene for flere passasjerer
- Kapasitetsutnyttelsen øker i sentrale områder med størst trafikktrengsel
- Driften blir mer effektiv, med færre linjer og redusert behov for regulering av kjøretiden i områder med begrenset plass
- En større del av reisemarkedet kan betjenes uten omstigning
- Hele linjenettet blir enklere og mer oversiktlig





Direkte linjeføring

For å ta markedsandeler fra bilen må kollektivtrafikken bli mer konkurransedyktig på reisetid. Generelt anses en bussreise på 1,5–2 ganger bilens dør-til-dør-reisetid som et nivå der kollektivtrafikken konkurrerer godt.

I byområdene i Vestfold finnes det imidlertid strekninger der bussreisen tar 2–3 ganger lengre tid enn bil. Dette skyldes ofte linjeføringen:

- Bussene må unngå unaturlige omveier og «tidstyver» som øker reisetiden for de som skal reise lengst
- Bussen bør som hovedregel kjøre den ruten bilisten ville valgt
- En linje bør ikke ha for mange roller samtidig, da tilbudet da kan bli mindre relevant for alle brukergrupper

Direkte linjeføring gjør tilbudet mer attraktivt, reduserer reisetiden og øker sjansen for at folk velger kollektivt fremfor bil.

Samspill mellom regionale og lokale linjer

Busstilbudet består av stamlinjer, lokalbusser i byområdene og distriktlinjer/regionlinjer. Når stamlinjer og distriktbussene kommer inn i byområdene, må de vurderes om de skal betjene lokaltrafikk og stoppe på alle holdeplasser, eller kjøre gjennom byområdet med av- og påstigningsrestriksjoner for å prioritere de gjennomgående reisene.

Dette kan være utfordrende:

- Produksjonen blir dyr dersom hoveddelen av passasjerene reiser kort på en lang linje
- Det kan være vanskelig å øke antall avganger kun på deler av en lang linje

Fylkeskommunens prinsipp er at bussene stopper ved alle holdeplassene de passerer. Dette gir økt effektivitet, fordi «åpne dører» på regionbusser reduserer behovet for bybusser. Stamlinjene i Vestfold fungerer derfor i praksis som lokalbusser i byområdene de passerer.

Unngå ringlinjer

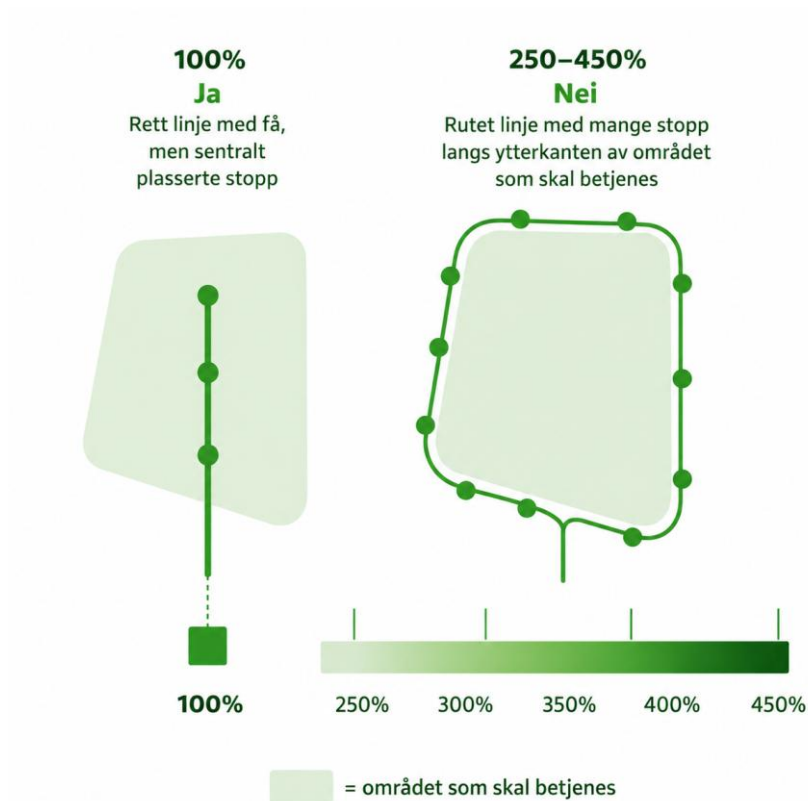
Kundene vil komme fra A til B, og har liten nytte av å kjøre i ring.

Ringlinjer medfører:

- flere kilometer kjørt uten vesentlig merverdi for passasjerene
- lavere kvalitet på tilbudet, fordi kundene påføres tidstap
- at tilbudet oppfattes som mindre attraktivt

Tradisjonelt har ringlinjer blitt brukt for å gi noe til flest mulig ved høy flatedekning, men Vestfold fylkeskommune vil prioritere linjer som går mest mulig sentralt i markedet som skal betjenes.

Spesielt for pendellinjer bør endestopp ikke være en ring. Dersom det likevel brukes, må bussen regulere med ventetid på holdeplass - selv med passasjerer om bord - for å kjøre i rute på neste avgang. Hele linjenettet blir enklere og mer oversiktlig.



Illustrasjon henter inspirasjon fra Best Practice Guide (HiTrans 2005).

7. Strategier fylkeskommunen jobber etter

Best tilbud der behovet er størst

Utviklingen av rutetilbudet skal bygge på solid markedsinnsikt og oppdatert kunnskap om reisebehov. Fylkeskommunen benytter data fra kundetilfredshetsmålinger, kundedialog, brukerundersøkelser, befolknings- og pendlerdata, samt kommunenes arealplaner. I tillegg gir sanntidsdata og informasjon om på- og avstigning per holdeplass et presist bilde av hvordan tilbudet faktisk brukes.

Markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk varierer i Vestfold. Innbyggerne kan ikke forvente samme mobilitetstilbud overalt i fylket. Kollektivtrafikk har størst potensial der det er høy befolkningstetthet, korte reiseavstander og der reisetiden med buss er konkurransedyktig med bil. Ressursene til kollektivtrafikken i Vestfold prioriteres derfor ut fra passasjergrunnlag. Ved lave passasjertall vurderes det om tilbudet bør justeres eller avvikes, og om ressursene skal flyttes til områder med større etterspørsel.

Ressursene bør prioriteres der potensialet for overgang fra bil til kollektiv er størst.

Frekvens

Hyppige avganger er det viktigste kvalitetselementet for kundene. I byområder er 15-minutters frekvens et mål for attraktive hovedlinjer. Innenfor tilgjengelige rammer er det ikke mulig å tilby høy frekvens overalt. Strategien er derfor å samle ressursene i tydelige hovedlinjer og utvikle et sammenhengende nettverk med gode knutepunkter og effektive bytter.

Et velfungerende nettverk gir tilgang til flere reisemål med kortere total reisetid – også når reisen innebærer bytte. Erfaring fra områder med sterk vekst viser at forenkling av linjenettet og styrking av frekvens på prioriterte korridorer gir bedre måloppnåelse enn høy flatedekning med lav frekvens.

Lokale trafikkplaner konkretiserer strategien gjennom valg av trasé, frekvens og åpningstider. Disse utvikles i tett samspill med kommunenes arealplanlegging, parkeringspolitikk og fremkommelighetstiltak, slik at areal- og transportpolitikken trekker i samme retning og støtter nullvekstmålet.

Sikker og pålitelig skoleskyss

Skoleskyss utgjør en betydelig del av kollektivtransporten, både i transportvolum og administrativ oppfølging. Retten til skyss utløses av lovpålagte kriterier som avstand mellom hjem og skole, trafikkfarlig skolevei eller midlertidig eller permanent funksjonsnedsettelse.

Skoleskyssen skal være trygg, forutsigbar og tilpasset elevenes behov. Samtidig skal den organiseres effektivt, med best mulig ressursutnyttelse. Hovedprinsippet er at flest mulig elever benytter det ordinære kollektivtilbudet, supplert med egne skolebusser der det er nødvendig. Tilrettelagt skyss samordnes primært i minibuss og deretter drosje.

Fylkeskommunen vurderer fortløpende organiseringen av skoleskyssen, herunder muligheten for bedre samordning mellom ulike offentlig finansierte transportordninger.

Kommunale vedtak om skolestruktur og skoletider har stor betydning for omfang og kostnader. Skolenedleggelser vil i mange tilfeller føre til økt behov for skoleskyss, lengre reiseavstander og høyere kostnader. Tilsvarende påvirker fritt skolevalg i videregående opplæring transportbehovet, ved at flere elever reiser lengre avstander og på tvers av etablerte reisestrømmer.

God samordning kan bidra til økt samkjøring og redusere behovet for spesialtransport. Lokalisering av skoler nær boligområder legger til rette for økt bruk av gange og sykkel, og gir samtidig lavere skysskostnader. Selv mindre justeringer i skoletider kan gi betydelig bedre kapasitetsutnyttelse.

Enkle og sømløse løsninger for kunden – fjerne barrierer

Enkelhet er en sterk og ofte undervurdert driver for økt etterspørsel, kollektivtilbudet må oppleves enkelt å bruke. Felles for flere byer som har opplevd sterkt passasjervekst er at det er gjennomført betydelig forenkling og markedsretting av tilbudet. Ofte er grunnlaget for en ny kollektivbrukerens anledning til å kjenne til tilbudet- og videre kunne ta kollektivtilbud i betraktning når reise skal utføres. Kundene forventer digitale løsninger som gjør det lett å planlegge, betale og få informasjon om reisen. VKT-appen og øvrige digitale flater skal være hovedkanaler for informasjon, kjøp og dialog.

Digitale løsninger og fremtidens billettering

Reisende forventer i dag sanntidsinformasjon, tydelige varsler ved avvik og enkle digitale løsninger for kjøp og håndtering av billetter.

Vestfold har over tid arbeidet målrettet med å forenkle takstsystemet. Innføringen av én felles sone fra februar 2026 har gjort kollektivtilbudet mer oversiktlig og enklere å bruke, særlig for nye og sporadiske reisende. Et enklere takstsystem reduserer barrierer og gir samtidig et godt grunnlag for videre utvikling av fleksible, digitale betalingsløsninger.

Fleksible betalingsmodeller og BestPris

Utviklingen går i retning av løsninger der kunden i mindre grad trenger å velge billett på forhånd. I såkalte «pay as you go»-modeller betaler kunden for reisene i etterkant, basert på faktisk bruk, og med innebygde prisgrenser («fare capping») som sikrer at man ikke betaler mer enn prisen på en periodebillett. Vestfold tilbyr allerede en tilsvarende «capping» funksjonalitet gjennom BestPris i VKT-appen. Her kan kunden i kategori Voksen (30-66 år) kjøpe enkeltbilletter ved behov, samtidig som systemet automatisk beregner laveste pris innenfor gitte perioder. Dette gir økt fleksibilitet, forutsigbarhet og trygghet i valg av billett. Vestfolds nye betalingsløsning er tilrettelagt for «tap-and-go» hvor kunder som skal voksenbillett «tapper» bankkort på bankterminalen og får billett automatisk, som er muliggjort ved å ha kun én sone i Vestfold.

Sømløs mobilitet

Samordnet billettering gjør det enklere å reise på tvers av buss, tog og fylkesgrenser. Gjennom deltakelse i det nasjonale samarbeidet for offentlig mobilitet (OMS), sammen med Entur og andre fylkeskommuner og kollektivselskaper, legges det til rette for felles løsninger og standarder.

Integrasjon av ulike mobilitetsformer – som tog, buss, mikromobilitet og delingstjenester – gir kundene bedre oversikt, økt fleksibilitet og et mer helhetlig mobilitetstilbud.

Tydelig kundekommunikasjon

For å nå vekstmålene må nye kundegrupper velge kollektivtransport. Mange mangler erfaring og trygghet i bruk av tilbudet, og tydelig informasjon og veiledning er derfor avgjørende. Et enkelt og oversiktlig kollektivtilbud, med tydelig linjenett, gode holdeplasser og sanntidsinformasjon, bidrar til å redusere usikkerhet og senke terskelen for å reise kollektivt.

Merkevaren VKT skal være det naturlige førstevalget når innbyggerne i Vestfold tenker kollektivtransport, og være «top of mind» i befolkningen. VKT-appen og øvrige digitale flater er hovedkanaler for informasjon, kjøp og dialog,

Bussenes utvendige profil er en viktig identitetsbærer, og bidrar til å gjøre kollektivtilbudet synlig og gjenkjennelig i bybildet. Sammen med kundene videreutvikler fylkeskommunen uttrykk og løsninger som styrker denne synligheten.

Vestfold er også et attraktivt reisemål. Fylkeskommunen skal bidra med tydelig og tilgjengelig informasjon til både besøkende og reiselivsnæringen, slik at kollektivtilbudet oppleves enkelt å bruke og støtter opp under regionen som destinasjon.

Gjennom målrettet bruk av relevante markedsføringskanaler og sosiale medier, både dagens og fremtidige, skal vi gjøre tilbudet synlig, forståelig og tilgjengelig for alle relevante målgrupper.

8. Prioriteringsdilemmaer

Utviklingen av kollektivtransporten innebærer løpende prioriteringer og avveininger mellom ulike hensyn. Tiltak som samlet sett gir høy måloppnåelse kan samtidig ha negative konsekvenser for enkeltgrupper eller geografiske områder. Bevisst håndtering av slike målkonflikter er en forutsetning for en effektiv og bærekraftig utvikling av tilbudet.

Effektivitet versus tilgjengelighet

Tiltak som styrker tilbudet der etterspørselen er størst – for eksempel økt frekvens og enklere linjenett – vil ofte gi bedre tilbud for flertallet av de reisende. Samtidig kan dette medføre redusert flatedekning, lengre gangavstander eller færre avganger i områder med lavere etterspørsel. Dette er en grunnleggende avveining mellom effektiv ressursbruk og geografisk tilgjengelighet.

By kontra distrikt

I byområder er det større grunnlag for høyfrekvente tilbud og effektive kollektivløsninger. I mer spredtbygde områder vil etterspørselen være lavere og kostnaden per reise høyere. Prioritering av ressurser til områder med høyt passasjergrunnlag kan gi høyere samlet måloppnåelse, men utfordrer samtidig mål om et likeverdig tilbud i hele fylket.

Økonomiske rammer og tilbudsutvikling

Begrensede økonomiske rammer innebærer at styrking av tilbudet ett sted ofte må finansieres gjennom omprioriteringer andre steder. Dette kan skape målkonflikter mellom ønsket om vekst, kvalitet og dekning.

Flatedekning versus fremføringshastighet

Et finmasket linjenett gir god tilgjengelighet, men kan føre til lengre reisetid og lavere attraktivitet for reisende over lengre avstander. Mer direkte linjeføring og færre stopp gir raskere reiser, men kan samtidig redusere tilgjengeligheten for enkelte områder.

Infrastruktur og fremkommelighet

Manglende infrastruktur, som kollektivfelt, snumuligheter og effektive kryssløsninger, begrenser muligheten for å gi et konkurransedyktig tilbud. Samtidig krever slike tiltak ofte arealprioritering og investeringer som kan gå på bekostning av andre hensyn, som fremkommelighet for biltrafikk eller byutvikling.

Samspill med tog og andre transportmidler

Økt frekvens i togtilbudet gir nye muligheter. "Takting" mellom buss og tog kan forbedre overgangsmuligheter, men kan samtidig redusere fleksibiliteten i bussnettet og gi mindre optimale løsninger for andre reisende.

Uforutsigbarhet i togtrafikken, samt kapasitetsutfordringer i knutepunkter, kan også påvirke regulariteten i kollektivsystemet negativt. Tilsvarende kan økt aktivitet i havner og fergetrafikk, som i Sandefjord, påvirke trafikkavviklingen og gi forsinkelser i vegnettet.

Biltrafikk og kollektivtrafikkens konkurransekraft

Økt privatbilisme bidrar til mer kø og redusert fremkommelighet for buss, særlig i pressområder.

Samtidig kan tiltak for å prioritere kollektivtrafikken oppleves som en begrensning for biltrafikken. Dette skaper en målkonflikt mellom fremkommelighet for ulike trafikantergrupper.

Parkering som virkemiddel

Parkeringspolitikken har stor betydning for transportmiddelvalg. Restriktive tiltak kan styrke kollektivtransportens konkurransekraft, men kan samtidig være krevende å gjennomføre politisk og oppleves som en ulempe for næringsliv og bilbrukere.

Prioriteringsdilemma	Positiv effekt	Negativ effekt
Teknologi og digitalisering	Digitale løsninger og nye mobilitetstjenester gjør kollektivtransporten mer brukervennlig, fleksibel og effektiv	Økt bruk av data gir utfordringer knyttet til personvern og kan skape digitalt utenforskap
Samordnet mobilitet	Integrasjon med delingstjenester gir et helhetlig mobilitetstilbud og kan redusere behovet for privatbil	Kan også konkurrere med kollektivtransporten og svekke passasjergrunnlaget
Arealutvikling og lokalisering	Tett og knutepunktbasert utbygging styrker grunnlaget for et effektivt kollektivtilbud	Kan gå på bekostning av biltilgjengelighet, næringsinteresser eller lokale hensyn
Flatedekning vs. frekvens	Høyere frekvens gir bedre tilbud og attraktivitet for de fleste reisende	Redusert dekning kan gi lengre gangavstand og dårligere tilbud i enkelte områder
Reisetid vs. tilgjengelighet	Direkte linjer gir kortere reisetid og økt konkurransekraft	Færre stopp kan redusere tilgjengeligheten for enkelte reisende
Samspill buss og tog	Bedre koordinering gir sømløse reiser og styrker kollektivsystemet	Mindre fleksibilitet i busstilbudet og mindre optimale løsninger for lokale reiser
Fremkommelighetstiltak	Kollektivfelt og prioritering gir bedre regularitet og mer effektiv drift	Kan redusere fremkommelighet for bil og møte lokal motstand
Infrastrukturinvesteringer	Bedre kapasitet og kvalitet i kollektivtilbudet	Krever store investeringer og arealprioritering
Parkeringspolitikk	Restriksjoner styrker kollektivtransportens konkurransekraft	Kan være politisk krevende og oppleves negativt for bilbrukere og næringsliv
Samordning av transportordninger	Bedre utnyttelse av ressurser og samlet tilbud	Kan redusere fleksibilitet for enkelte brukergrupper
By vis-a-vis distrikt	Prioritering gir høyere måloppnåelse og effektiv ressursbruk	Kan gi svakere tilbud i distriktene

9. Forslag til innsatsområder

Fylkeskommunen skal utvikle et kunnskapsbasert og markedsorientert mobilitetstilbud der innsikt i kundenes behov styrer prioriteringene. Ressursene skal brukes der effekten er størst – i områder og tidsrom med høyest etterspørsel og størst potensial for overgang fra bil til kollektiv. Utviklingen av tilbudet skal skje i tett samspill med kommunenes arealplanlegging og regionale transportprioriteringer.

Kvaliteten på tilbudet skal møte dagens forventninger til mobilitet: høy frekvens der markedet er størst, forutsigbarhet, god framkommelighet og lange åpningstider. Samtidig skal løsningene være enkle å forstå og bruke – også for nye kunder.

Fylkeskommunen skal tilby helhetlig mobilitet, der buss og tog sees i sammenheng med gange, sykkel, mikromobilitet og delte løsninger. Digitale flater skal gi oversikt, sanntidsinformasjon og sømløs betaling på tvers av transportformer. Målet er at kundene opplever mobilitet som ett sammenhengende system – ikke enkeltstående tilbud.

Ny teknologi skal brukes strategisk for å styrke tilbudet og effektivisere driften. Fylkeskommunen skal følge utviklingen innen selvkjørende kjøretøy, kunstig intelligens, datadrevet planlegging og fleksible bestillingsløsninger, og teste løsninger der det gir økt samfunnsnytte. Teknologivalg skal understøtte fylkeskommunens mål om bærekraft, tilgjengelighet og effektiv ressursbruk.

Biltrafikken i Vestfold skal ikke øke, selv med befolkningsvekst. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. For å lykkes må kollektivtrafikken styrkes fra å være et alternativ – til å bli førstevalget der det er realistisk. Dette krever en økonomisk ramme og satsing som gir mulighet til å tilby attraktivt tilbud, ha tydelige prioriteringer og samordnet virkemiddelbruk, inkludert arealpolitikk, parkeringsregulering og fremkommelighetstiltak.

Kollektivtilbudet skal sees i sammenheng med jernbanen og den nasjonale satsingen. Toget er ryggraden i det regionale transportsystemet, og bussene skal gi flatedekning og knytte flere til knutepunktene. Kundene skal kunne reise sømløst mellom buss og tog, med samordnede billettløsninger og effektiv overgang.

Vestfold er i sterk by- og tettstedsutvikling. Fylkeskommunen skal være en aktiv bidragsyter i denne utviklingen gjennom å:

- bidra med kunnskap i areal- og transportplanlegging
- prioritere kollektivtilbud i sentrale korridorer og knutepunkter
- produsere transporttjenester med lave utslipp og redusert støy
- sikre mobilitet også i distriktene, blant annet gjennom skoleskyss og tilpassede løsninger

10. Krav og føringer for arbeidet

Ulike lover, regler og føringer regulerer kollektivtrafikken. Blant disse er:

- **EU/EØS-regelverk** (bl.a. kollektivforordningen) – stiller krav til offentlige kjøp av transporttjenester og konkurranse.
- **Yrkestransportloven** – regulerer løyver, ansvar og drift av kollektivtransport.
- **Opplæringsloven** - for skoleskyss og tilrettelagt skoleskyss
- **Personvern (GDPR)** – gjelder billettering, apper, sanntidsdata og kundedata.
- **FN-konvensjonen om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD)** og **Likestillings- og diskrimineringsloven** – gjelder universell utforming, likestilling og inkludering



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

